

2 住民納得案の今 —立川駅南口の都市改造

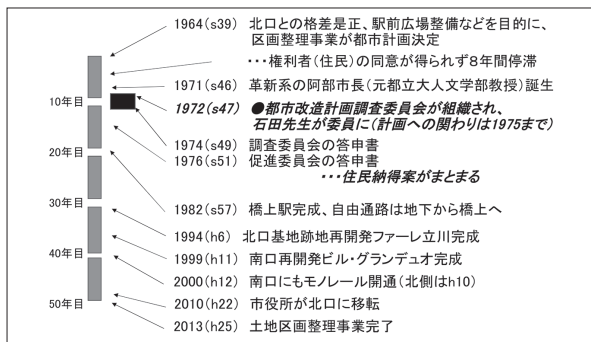
1. 地区の概要

1960年代の立川駅南口は、米軍立川飛行場や後背地北多摩を抱える商業地として栄える北口に比べ、国鉄立川駅によって分断され自由に行き来もできず、駅前広場もない密集市街地であった。そこで南北格差の是正のため立川駅南口土地区画整理事業(最終28.2ha)が計画され、1964年に都市計画決定した。しかし権利者の同意が得られず事業は停滞。8年後の1972年、革新市長の下に立川南口都市改造計画調査委員会が組織され、住民意見を盛り込んだ答申がまとまり再始動。事業はその後、地下で計画されていた自由通路の駅橋上化に伴うデッキ化、国鉄の民営化、再開発ビル、モノレールの開設など条件や社会状況の変化を受け、紆余曲折を経て都市計画決定から半世紀後の2013年に完了した。

2. 石田先生の関わり

■調査委員会への参加

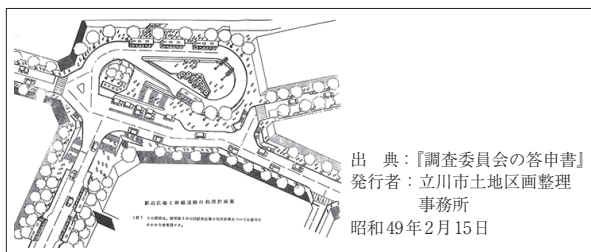
社共統一候補として誕生した革新市長の阿部行蔵は、平和運動家、牧師であるとともに都立大人文学部教授の歴史学者。石田先生と同僚であった。経緯は不明だが、石田先生は都市改造調査委員会に唯一の専門家として加わり住民納得案の作成に携わった。委員会は1974年、冒頭に「住民参加の町づくり」を掲げた答申書をまとめた。引き続き促進委員会が設置され1976年に答申書が提出された。先生は1975年まで計画に関わったとされている。石田資料には、計画の課題整理や駅前広場や街路の計画、動線計画などの直筆のスケッチが残されている。



●事業の流れと石田先生の関わった期間

■答申書の概要

従前計画に対して答申書が示した住民納得案の概要は下記のとおりである。ただし答申書には付属資料として換地



●答申書参考資料として示された駅前広場のポンチ絵

●答申書に示された住民納得案の概要

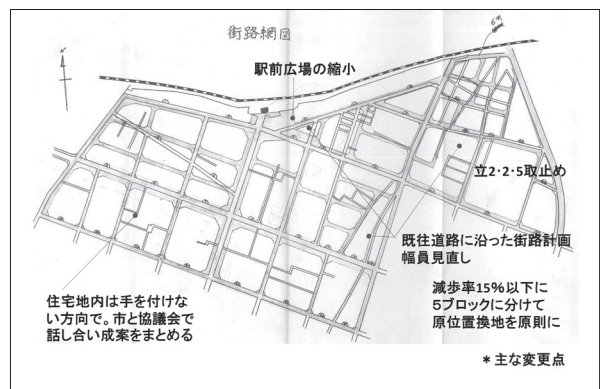
《従前計画の主な課題》	《納得案の提案》
・減歩率が高い	・道路、駅前広場を縮小し、減歩率を低く抑える
・既存を無視した道路計画	・既存を尊重した道路計画、動線の見直し
・現住地を考慮しない換地	・ブロック内での換地、街区内は手を付けない
・駅前広場計画地の零細権利者の生活再建	・今後の課題として位置づけ、事業を進める →共同ビル化、まちづくり公社設立など、継続検討とする

の区分図と駅前広場のポンチ絵が示されているだけで、具体的な街の姿は描かれていない。

計画図を比較すると、既存街区を斜めに分断する形で国立から駅前広場につながる都市計画道路:立2・2・5を取りやめたことにより、既存街路に倣った街区形状となり東側の界限性が担保されている。また他の地区も街区内の既存道路を利用することで宅地の形状変更、換地や移転が抑えられている。駅前広場への動線は日野方面につながる都市計画道路:立2・1・2を主として拡幅するが、それ以外は一方通行にして道幅を狭め、道路による街の分断を避けている。併せて駅前広場近くは1階壁面後退により歩行者空間を確保し、人が行き来する街を目指していたことがうかがえる。駅前広場のスケッチを見ると答申書のポンチ絵ほど緑の余地がないことがわかる。また建物のデザインコントロールなどには言及していない。



●従前の計画(石田資料の計画図に加筆)



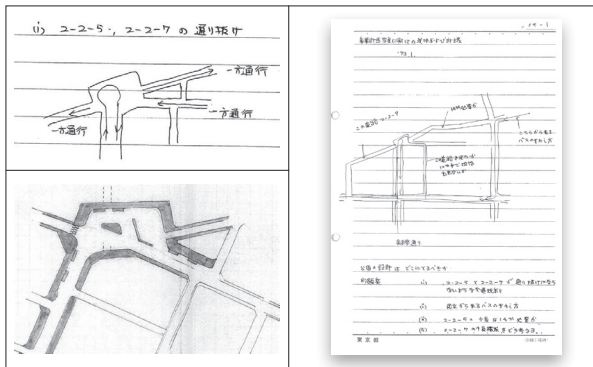
●納得案(石田資料の計画図に加筆)

3. 現地を歩いた印象

石田スケッチを手掛かりに計画のあとを見て回った。
(2016年5月15日、26名参加) (写真は別日撮影)

○駅前広場

南北自由通路が地下から地上に変わったことで、デッキがついたが、平面形状やバスの動線はほぼ踏襲されている。交通広場は過大でなく、バス・タクシーの流れも処理されているが、狭く一方通行も多いため一般車両は利用しづらい。このことが駅周辺の道路を車より人の空間にしている。後の計画変更によるデッキやモノレールが蓋をして閉塞感が強い。また建物はデザインコントロールがなされていないのでありふれたローカルな駅前の印象を受ける。



●石田スケッチ(駅前広場と車動線のスタディ)

○駅前再開発ビル

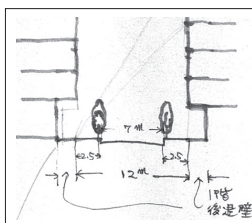
答申時にはまとまらず、公共駐車場の整備等とあわせ公社設置など継続検討の方針が示されたが、最終的にはJRと権利者の合築となった。デッキから上はJR床の大規模商業施設で、線路上部を利用して広い平面を確保している。権利者床はデッキ下の1、2階。権利者に絡めてデッキと地上を結ぶエスカレータ、連続した1階の貫通路があり、駅への近道の路地的空間を作っている。小規模だが路面店を作りたい意図が見られるが、デッキ上下で明確に分けられていて相互のつながりやメリットに乏しい。



●駅前再開発ビル(左:外観、右:駅への近道の案内がある貫通路)

○1階の壁面後退

スケッチでは駅近くで検討されているが、駅前再開発ビル隣の単独ビルと、同じ区画整理ブロックのやや離れた場所で部分的に連続して実現している。経緯や先生の関わりは不明。それぞれが壁面後退することで連続した歩行者空間を作ることを意図したと思われるが、現状はベンチやプランターが置かれ賑わい演出に利用されている。任意ながら統一的にセットバックしようとした意識の高さを感じる。



●石田スケッチ(壁面後退)と連続して実現した部分の現況

○既存街路を生かす

戦前に行われた耕地整理の街路を生かしたため、区画整理でありながら限界性が残されている。特に駅から場外馬券売り場にかけては車の通り抜けが少ない歩行者優先の空間ができているが、計画の目新しさは薄い。



●既存街路(左)と場外馬券売り場前の街路(右)

4. 評価と課題

参加者の意見としては「従来の都市構造を否定せず、問題解決できる『都市改造』の方法を示し、理解を得た。住民運動が『絶対反対』から脱却していく一つの道筋をつけたものと理解」、「計画実現が大きく進んだ」、「身の丈の開発で北口とは違った魅力、猥雑性、限界性がある」と評価する一方、「合意形成により事業ができて、それほど良い街になっているとは感じない」、「時間の経過、商店街のあり方、車の使い方、人の働き方などが大きく変わったことにより、計画理念の実現は道半ばになったと感じた。計画変更後も識者(先生)がかかわり続けられる仕組みがあればと思った」と、先生の手を離れたその後の時間の経過による環境や計画条件の変化により好ましい結果に至っていないものもあった。

石田先生は、授業で「8年間のデッドロック→住民納得案をつくりおした。地域住民・諸官庁・審議会とのネゴシエーション、生々しい。時間はかかるし、研究者のやるべきことでもないかもしれないが、面白い」と語っていた。吉祥寺の計画からさらに踏み込んで住民に寄り添った案を作ることは、プランナーとしての大きな仕事であった。

土地区画整理事業による半世紀に渡った街づくりで、必ずしも先生の描いたすべてが実現しているわけではないが、南口は、住民納得案を昇華できていない不完全な車動線と歩行者優先の広がりにより、クリーン化する北口からはみ出した猥雑な部分を引き受ける街になってきたようである。計画者の手を離れた街が、結果的には住民が当初求めていた姿に近づいてきた気がする。

志岐祐一しきゆういち先生の最終年に「都市計画史」の授業を受けた学生としては“ほぼ歴史”の先生でしたが、今回スケッチを見てプランナーとして再認識。計画と今の都市がつながって見えるようになりました。／1990年東京都立大学工学部建築工学科卒(歴史意匠:小林研究室)、現在、日東設計事務所。